

INTERNACIA FERVOJISTO

1995.1

Redaktora babilo

Nova jaro, nova faro. Sed ankoraŭ tri numerojn vi devas toleri mian babiladon.

Kiel vi vidas ĉi-apude, ne estas granda alfluo de kandidatoj por la gvidaj instancoj. Ĉu ĉiu landa asocio gardas por si mem la potencialajn fortojn? Ĉu oni konsideras la hejman laboron sufiĉe grava - eĉ pli grava ol la internacia? Nu, IFEF kompreneble ne ekzistas sen la landaj asocioj, kaj ju pli fortaj estas la landaj asocioj, des pli forta estas IFEF. Sed per la nunaj atingoj rilate al UIC kaj al FISAIC, ege bezonata estas saĝe laboranta gvidantaro.

La membroj elektas la komitatanojn, la komitatanoj elektas la estraron. Estraranoj, ĉefkomitatano kaj gvidanto Faka Komisiono estas tiuj, kiuj devas gvidi la ĉiutagajn paŝojn de la Federacio.

Ĉu vi nun komprenas la gravecon?

Red

Kongresproponoj 1995 k c

Pro diversaj kaŭzoj ni bedaŭrinde ne povas prezenti en ĉi tiu numero la kongresproponojn por la 47a IFK. Tio validas ankaŭ por la kandidatoj por la estraraj postenoj. Ŝajnas ke iuj obstakloj baris la vojon al normala proceduro.

Bonvolu pacienci. Ni povas certigi, ke la gvidaj instancoj de IFEF laboras forte por trovi la ĝustan solvon.

Grava alvoko
La Statuto de IFEF, Regularo Faka Komisiono, E 10)g) "La fake aplika sekcio kolektas en aparta listo indikojn pri kaj fake kaj lingve altnivelaj prelegoj kaj artikoloj surbaze de la tabelo en la "Historio de IFEF" (1984) kaj daŭre kompletigas ĝin. IFEF aperigu la liston en ĉiu jaro dividebla per kvin."

Do en 1995 ni devas aperigi tian liston.

Tamen: en IF n-roj 1993.3 (paĝoj 38-39) estis publikigitaj 34 prelegoj, kaj en 1994.3 (paĝo 41) pliaj 22, kaj kun la listo de la nomita "Historio" (paĝoj 48-54) ni havas je dispono konsiderinde ampleksan liston.

Sed certe restas multaj, kiuj ne estas listigitaj, kaj ni konsideras la statutan devon plenumita, se ni en IF n-ro 1995.3 povos publikigi laŭeble kompletan liston de la mankantaj.

Bonvolu do trarigardi IF n-rojn 1993.3 + 1994.3 kaj **ĝis la fino de februaro** informu la Fake Aplikan sekcion pri mankantaj prelegoj, artikoloj ktp. Sendu se eble kopion de la koncerna prelego k s al la sekretario inĝ Ladislav KOVÁŘ, Grégrova 44, CZ-560 03 Česká Třebová.

Frontpaĝo: SNCF grandrapida trajno. Komerca rapido: 300 km/h. Konsisto de trajno: du motorvagonoj kaj ok pasaĝervagonoj, kiuj proponas 377 sidlokojn, el kiuj 257 en 2a klaso. Totala longo: 200 m; maso: 383 t.

El la enhavo:



47a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

20a-26a de majo 1995 PÉCS, Hungario

Adreso: 47a Kongreso de IFEF, Pf 7, H-1378 BUDAPEST

Bankkonto: UNICBANK- Budapest, UBRTHUHB- 0100- 090023- 01, 47a IFEF-kongreso

Poŝtkonto: ne ekzistas, uzu tiujn de la IFEF-kasisto

Ĝeneralaj informoj por la kongresanoj

LKK tre diligente penadas precize prepari kaj aranĝi la 47an kongreson de IFEF. Ĝis nun (meze de decembro) pli ol 130 personoj el 16 landoj aliĝis kaj antaŭpagis je la kongreso mem, same 60 personoj el 9 landoj al la postkongreso.

El la ĝis nun alvenintaj aliĝiloj LKK akiris ĉagrenajn spertojn kaj faris konkludojn, ĉar oni devas solvi multajn problemojn (eĉ per multe da elspezoj pro afranko).

LKK alvokas la atenton de la aliĝontoj por eviti superfluajn laboron kaj elspezon, konsideru la subajn informojn:

1) Ne forgesu, ke proksimiĝas la limdato de la favoraj enpagoj, ja, ĝi validas ĝis la 31a de januaro 1995; post la 1a de februaro altiĝos la tarifoj.

   LKK traktos la enpagan daton laŭ la stampo de la banko. Tamen LKK petas ĉiun konsideri laŭeble enpagi antaŭ du semajnoj pro la administrado de la banko.

2) La aliĝanto precize respondu al ĉiuj demandoj de la aliĝilo tajpe aŭ preslitere (kelkaj ĝisnunaj ne estas precize legeblaj).

   La aliĝilon plenumi per **latinaj** literoj (ja, alvenis tiu per cirilaj literoj).

   Se vi sendas aliĝilon al LKK, nepre aldonu precizan informon pri via antaŭpago (fotokopion de la ĝiro, resp fotokopion de la kvitanco, se vi pagis pere de la IFEF-kaso; detaligu: por kiuj persono kaj liveraĵo, kiun sumon, en kiu valuto vi pagis ktp).

   Konsideru: ne sufiĉas nur antaŭpagi, samtempe sendu la precize plenumitan aliĝilon; same ne sufiĉas sendu nur aliĝilon, nepre antaŭpagu.

3) Ne forgesu indiki la kategorion de la mendita hotelo. Se vi volas loĝi kun iu certa persono, anticipe akordigu tion kun la kunloĝanto, kaj la mendoj de ambaŭ personoj harmoniu, koincidu!

   LKK garantias la loĝadon en konkrete mendita hotelo nur tiukaze, se la mendinto samtempe egaligis minimume unutagan hotelkoston.

   Ĉiu aliĝanto devas pagi ĉambro-peradon, kaze de geedza paro du peradajn koŝtojn.

4) LKK sukcesis akiri plian malmulte-kostan hotelon ĉefe por la partoprenantoj el eks-socialismaj landoj. Tiu hotelo (studenta kolegio) havas la hotelkategorion "E". Ĝi havas 3-4litajn ĉambrojn, en ĉiuj etaĝoj komunajn necesejon kaj duŝejon. Ĝia prezo estas sen matenmanĝo 10 DEM/tago/persono. La hotelo situas ĉ. 3,5 km de la kongresejo, sed oni facile povas alproksimiĝi tiun per urba trafiko.

5) LKK sukcesis akiri malmulte-kostan eblecon por tag- kaj vespermanĝoj. Tiu provizado okazos en uzina restoracio de MÁV, kiu situas apud la stacidomo (ĉ. 15 min. promene de la kongresejo). Tiun restoracion ĉiu kongresano povos utiligi, sendepende en kiu hotelo ili loĝas. La tagmanĝo konsistos el: supo, ĉef-menuo, deserto kaj laŭplaĉe aŭ suko aŭ kafo; la vespermanĝo konsistos el: ĉef-menuo (sen supo), deserto kaj laŭplaĉe aŭ suko aŭ kafo. Tiu restoracio estos je dispono de la kongresanoj de sabata (20.05.) vespermanĝo ĝis la tagmanĝo vendrede (26.05.), do, entute sesfoje tagmanĝoj kaj sesfoje vespermanĝoj. Kiu volas utiligi tiun liveraĵon, tiu povas aĉeti tutsemajnan manĝo-bileton, ĝia prezo estas

90 DEM; sed oni rajtos aĉeti manĝo-bileton por unu tago, ĝia prezo estas 18 DEM.

6) Hoteloj:
- Hotelo Palatinusz (Kat. "A") situas en la mezo de la urbocentro. Ekstere ĝi konservas la patinan trajton, interne ĝi estas ekipita plen-komforte; al ĉiu ĉambro apartenas banĉambro, televid- kaj radio-aparatoj. La hotelo havas propran restoracion, noktan amuzejon, danc-ejon, kafejon, balo-salonon; eĉ en tiu okazos la internacia balo de nia kongreso.
- Hotelo Pannonia (Kat. "B") estas proksime al la kongresejo, ĝi havas komfortajn ĉambrojn kun banĉambroj, kelkaj kun duŝejoj.
- Hotelo Hunyor (Kat. "B") situas sur la deklivo de monto Mecsek. Ĉiu ĉambro havas banĉambron. La fenestroj de terasaj ĉambroj rigardas al la urbo, donanta belan panoramon. En la hotelo funkcias nokta amuzejo, en najbara domo funkcias restoracio.
- Hotelo Mediterran (Kat. "B") situas en silenta, trankvila medio sur la altaĵo Dömörkapu de la montaro Mecsek, arbaro ĉirkaŭas la hotelon. Ĉiu ĉambro havas banĉambron, respektive kelkaj duŝejon. En ĝia inda restoracio oni servas manĝo-specialaĵojn. Specialaj busoj de MÁV estos je la dispono de la kongresanoj inter tiu hotelo kaj la kongresejo.
- La hotelo Fenyves (Kat. "C") estas familio-karaktera, al ĉiu ĉambro apartenas banĉambro. La hotelo situas sur la montdeklivo de Mecsek. Oni facile povas alproksimiĝi kaj aŭtomobile kaj per urba bus-trafiko. Terasoj apartenas al la ĉambroj, de kie oni ĝuas belegan panoramon. La hotelo havas restoracion kaj noktan amuzejon.
- La "Fervojista Hotelo" (Kat. "D") situas apud la stacidomo; cetere ĝi estas fervoja sociala konstruaĵo de la loka stacidomo. Tiu hotelo havas komunajn necesejon kaj duŝejon en ĉiu etaĝo por viroj kaj virinoj.
- Estas plia novaĵo, ja, LKK sukcesis akiri pli malmultekostan hotelon, kiun LKK kvalifikas en hotelkategorio "E". Originale ĝi estas studento-kolegio kun 2-3litaj ĉambroj, en ĉiu etaĝo estas komunaj necesejo kaj duŝejo. Tiu ĉi hotelo de la kongreso estas la unusola, kiun LKK povas disponigi sen matenmanĝo. Ĝia prezo estas 10 DEM/tago/persono. Ĝi situas ĉ. 3,5 km de la kongresejo, sed oni facile povas alproksimiĝi per ofte trafikanta urba trafikilo (buso).
- Krom la menciitaj estos je dispono pluraj pensionoj kontraŭ "B" kaj "C" kategoriaj prezoj. Ili situas relative proksime al la kongresejo.

7) En la tuta granda urbo funkcias urba bus-trafiko. Ĉiu parto de la urbo estas alproksimigebla per tiu. Ĉiu ajn povas utiligi ĝin, sed konsideru: en la busoj ne deĵoras konduktoroj, sed des pli ofte aperas kontrolistoj. Sen valida bileto la veturanto devas pagi grandan punmonon. Oni devas anticipe aĉeti bileton, kaj surbuse manipuli ĝin per speciala aparato. Unu bileton oni rajtas uzi nur unufoje, ĝia prezo estas 33 Ft-j; oni povas aĉeti bileton por la tuta tago, ĝi kostas 130 Ft-jn; la plej favora estas aĉeti bileton, validan por la tuta semajno, ĝia prezo estas 300 FT-j. Konsideru, la prezoj de la bus-biletoj koncernas la nunajn tarifojn, povas esti altiĝo de tiuj. Kaze de la bileto por tuta semajno oni devas havigi specialajn legitimilon, al kiu oni devas aldoni foton (4x4 cm). Se vi kalkulas je tio, nepre kunportu foton. Oni rajtas uzi la tagbileton kaj la semajnan lu-bileton libere en iu ajn linio de la urbo ene de ĝia validperiodo.

8) Kiamaniere veturi al Pécs?
El eksterlando oni povas alveni per trajno, aviadilo aŭ propra aŭtomobilo.

Per trajno oni povas alveni el diversaj direktoj.
a) Alveninte el eksterlando al Budapest "Nyugati p.u." (Okcidenta stacidomo) oni povas veturi al "Déli p.u." per metroo al direkto "Kőbánya-Kispest", sed ĉe la dua haltejo "Deák tér" oni devas ŝanĝi je la linio de metroo n-ro 2, nome "ruĝa" (tio signifas, ke sur ruĝa tabulo estas la signo "M"), kaj veturi per tiu ĝis "Déli p.u.".
b) El eksterlando alveninte al "Keleti p.u." (Orienta stacidomo) estas la plej simpla, ja, per la "ruĝa" metroo-linio oni devas veturi senpere al "Déli p.u."

Veturante per metroo oni povas kontroli la haltejojn en la vagonoj, nome super ĉiu pordo de la vagonoj laŭvice estas indikitaj la nomoj de la haltejoj. Oni devas anticipe aĉeti trambileton (cetere tiu validas en la ĉefurbo kaj por tramoj, kaj por metroo, kaj por busoj kaj por trolebusoj; ĝia prezo nun estas 25 Ft-j. sed ĝi povas altiĝi). Tiujn oni povas aĉeti ĝenerale ĉe metroo-kasoj, tabakvendejoj. Ĉe la enirejo de la metroohaltejo estas specialaj aparatoj por validigi la aĉetitan bileton. Oni devas enŝovi la bileton, la aparato tranĉas ĝian angulon, samtempe surindikas la tempopunkton. Se oni veturas per urbaj buso, tramo aŭ trolebuso, en ili ĉe la pordoj estas

lokigitaj aparatoj por manipuli la bileton. Oni devas enŝovi la bileton en specialan aperturon, poste oni devas tiri ĝin al si mem, la aparato truas la bileton (varie). Dumvoje oni nepre konservu la bileton ĝis la fino de la veturo; dumvoje oni kontrolas ĝin, sed kiu ne havas validan bileton, tiu devas pagi gravan punmonon. Kaze de linio-ŝanĝiĝo, oni devas validigi plian bileton.

Budapest "Déli p.u." - Pécs:

	IC 800	812	IC 804*	814	IC 806	816	IC 808	S 8008/251
Déli	7,30	10,06	11,30	12,40	15,30	16,30	19,30	19,15
Pécs	10,05	13,23	14,05	16,07	18,05	19,46	22,05	22,40

Graz - Szombathely:

	1910 9115	1912 9135**	4708 9113***	4710 9123	4714 9121
Graz	9,25	11,42	12,32	13,25	16,25
Szombathely	12,40	14,55	16,03	17,23	19,38

Szombathely - Nagykanizsa:

	980	9812	9814	9816	896	9818
Szombathely	5,30	7,35	11,41	16,32	17,37	18,42
Nagykanizsa	7,05	9,57	13,57	18,43	19,08	21,00

Nagykanizsa - Pécs:

	980	8914	8916	896
Nagykanizsa	7,05	10,48	15,10	19,10
Pécs	9,57	13,36	18,48	21,50

Klarigoj:
Kaze de veturo en IC-trajno, oni **devas aĉeti** krombileton, ĝia prezo estas 130 Ft-j (nun, povas altiĝi).
* Dimanĉe **ne** trafikas
** labortage trafikas (de lundo ĝis vendredo)
*** intersemajna-tage trafikas (de lundo ĝis sabato)

Per aviadilo vojaĝantoj alvenos al Budapest, kies flughaveno situas ekster la urbo. De la flughaveno oni devos veturi al la fervoja stacio "Déli p.u." (Suda stacidomo). En ĉiu duon-horo speciala aŭtobuso de MALÈV veturas al la interna urbo (ĝis "Erzsébet tér"). Senpere apude situas "Deàk tér", haltejo de la "ruĝa" metroo, per kiu oni povas veturi al "Déli p.u." laŭ antaŭa priskribo. Ĉikaze surbuse oni povas aĉeti bileton kontraŭ 200 Ft-j (nun, povas altiĝi).

El la flughaveno krom la supra veturas mikrobusoj ("Aerport-mikrobusz") de MALÈV rekte al iu ajn adreso de la ĉefurbo kontraŭ 800 Ft-j (nun, ĝi povas altiĝi). Do, per tiu oni povas veturi el la flughaveno senpere al la "Déli p.u.".

Per propra aŭtomobilo veturante nepre konsideru:
- En la tuta lando oni facile povas orientiĝi, ja, la inform-tabuloj de la ŝoseoj, vojoj estas simplaj, bone videblaj, facile kompreneblaj por la ŝoforoj.
- La leĝe permesata maksimuma rapido estas:
  sur aŭto-ŝoseo 120 km/h,
  sur aŭto-vojo 100 km/h,
  sur landvojo 80 km/h,
  en loĝitaj lokoj (kolonioj) 50 km/h.
- Sur la antaŭaj seĝoj de aŭto oni **devas** uzi la sekurigan zonon,
  sur la malantaŭaj seĝoj de la aŭto oni **devas** uzi la sekurigan zonon ekster kolonioj (ene de kolonioj ne estas deviga),
- devige estas ŝalti la lampojn je obtura grado ekster loĝitaj lokoj dumtage.

Nepre observu (kaj obeu) la informtabulojn pri parkado. Se oni parkas sur trotuaro, oni devas lasi liberaj minimume 1,5 m inter la muro kaj aŭto, sed se la trotuaro estas pli ol 3 m larĝa, minimume la duonon de la larĝo oni devas lasi libere.

Agrablan veturon al Hungario!

La ŝtelistoj vivas el la ne-singardemo, malatentemo de la vojaĝantoj. La pliigo de la singardemo estas la plej sukcesa malhelpo de la ŝteladoj. Ĝuste pro tio mi donas al vi kelkajn konsilojn:

- Neniam vi lasu viajn pakaĵojn sengarde sur la kajo, aŭ en la atendejo. Estu tre singardema ĉe la descendo, kaj ĉefe ĉe iu ajn tumulto.
- Neniam lasu vian vojaĝ-necesujon sengarde, nepre dumvoje kunportu tiun al necesejo aŭ restoracivagono. Viajn valoraĵojn (juvelon, monon, pasporton, ceterajn dokumentojn) ĉiam kunportu, havigu ĉemane.
- Ĉu eble vi dormetas dumvoje? Tiukaze vi donas grandan ŝancon al la ŝtelistoj. La kupeo de litvagonoj kaj kuŝvagonoj estas ekipitaj per se kuriga riglo, seruro. Tiuj pordoj estas malfermeblaj nur el interno.
- Ĉu vi konas vian kunvojaĝanton? Tenu vin for de trudiĝemuloj. Kiel agrabla estas vojaĝi sola, tiel ĝi povas esti malagrabla, precipe nokte. Se vi povas, se eblas, elektu agrablan kunvojaĝanton.
- Se vi spertas malagrablaĵon, tuj kontaktu la konduktoron, ja, li scias kion fari. Se malgraŭ tio okazas ŝtelado, nepre raportu al polico ĉe stacio.

Nepre mi devas aldoni, ke ne nur ŝtelistoj vojaĝas, tamen laŭ la hungara proverbo "pli bone estas timi, ol havi damaĝon".

Do, agrablan vojaĝon al Hungario, al Pécs, al la 47a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

János Patay

Per varmega akvo kontraŭ herbaĉoj

Nova *varmegakvovaportrajno* de ÖBB zorgas por herbaĉliberaj relvojoj. Samtempa bonefiko: ĝi ankaŭ havas purigefekton.

Ĉu iom da verdaĵoj inter la reloj domaĝas? Ĉu tio ĝenas al iu?

Tio ne estas demando de estetiko aŭ de beleco, sed de sekureco:

- herbolibera relvojo zorgas por pli da sekureco tiel por vojaĝantoj kiel por kunlaborantoj,
- eventualaj damaĝoj estas rekoneblaj pli frue,
- drenigo de balasta traksidejo.

La batalo kontraŭ la herbaĉoj estas efektivigita

- per mekanikaj metodoj (parkado)
- per kemiaj metodoj (herbicidoj)
- aŭ per biologiaj metodoj (apliko de damaĝ-insektoj).

Ĝis nun ÖBB aplikis la kemian metodon, sed tio ne harmoniis kun la reputacio kiel naturmedia-mika transportrimedo. Pro tio oni cerbumis pri eblaj alternativoj, kiun oni trovis en tiu *varmeg-akvovaportrajno* .

Tiu trajno uzas nur varmegan akvon, sen iu ajn kemia aldono. El rapidvaporproduktilo bloviĝas varmega vaporo trans tubkondukiloj al vaporre-zervujo kaj de tie trans vico de ajutoj al la balasta traksidejo. La tiel al pli ol 70 gradoj C varmigitaj plantoj formortas velkiĝante dum la sekvontaj tagoj. Per plurfoja aplikado jare mal-pliiĝas la herbaĉoj tiel, ke dum pluraj sekvantaj jaroj apenaŭ necesas plua prilaborado.

La vapormetodo postulas tamen pli grandan tempokonsumon, ĉar la maksimuma rapido de tiu ĉi trajno estas po 5 km hore. Pro tio oni ĝin uzas dume en tiuj linioj, kiuj permesas portem-pan fermon. Duarangaj linioj kaj manovradzonoj estas la prioritataj celobjektoj por tiu biologia herbaĉkontraŭbatalo. Nuntempe la de la Viena entrepreno P.C.Wagner produktita prototipo servas en la linio inter Graz kaj Villach.

La kostoj por tiu metodo estas dekfoje pli altaj ol por la herbicida, sed ni ŝuldas tion al nia naturo.

Tamen, ekde 1991 ÖBB aplikas nur herbicidoj kun ekstreme malaltaj duonefekttempoj. Krome nur en malgrandaj kvantoj.

Tradukita de Quietensky Ernst

Honoritoj

Kiam IFEF distingas membron per honora membreco aŭ FISAIC per medalo, ni priskribas tion en IF. Sed kiu memoras ĉiam ĉiujn. Tial ni jen publikigas liston de honoraj prezidantoj kaj membroj, honoritoj per FISAIC-medalo kaj membroj de la Honora Patrona Komitato de IFEF:

Honoraj prezidantoj		**jaro**
Giessner, Joachim	FR Germanio	1990
De Jong, K G J †	Nederlando	1991

Honoraj membroj		
Biesheuvel, Wilhelm †	Nederlando	1958
Drijfhout, Egbert †	Nederlando	1958
Stapel, Walig †	Nederlando	1958
Hoen, Harmen †	Nederlando	1963
Lok, Jan †	Nederlando	1965
Kensing, Ingvard †	Danio	1973
De Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	1975
Walder, Otto †	Svislando	1975
Thorsted, Niels Christian †	Danio	1976
D-ro Bácskai, István	Hungario	1976
Mag. Narvala, Nils Gösta †	Finnlando	1977
Gimelli, Germano	Italio	1977
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	1977
Inĝ. Řebiček, Jaromir	Ĉeĥo-Slovakio	1977
Bürger, Johann †	Aústrio	1978
Poly, Pierre †	Francio	1978
Kruse, Elfriede	FR Germanio	1980
van Leeuwen, Willem	Nederlando	1980
Blondeaux, André †	Francio	1983
Lemonnier, Germaine †	Francio	1985
Zupanić, Josip †	Jugoslavio	1986
Engen, Per	Norvegio	1988
Babička, Jaromir	Ĉeĥo-Slovakio	1991

Honoritoj per FISAIC-medalo		**medalspeco**	
Geroldinger, Johann	Aŭstrio	ora	1967
Blaauw, M.Thies †	Nederlando	arĝenta	1967
Hunkeler, Hans	Svislando	bronza	1967
de Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	ora	1969
Lemonnier, Germaine †	Francio	arĝenta	1969
Giessner, Joachim	FR Germanio	ora	1970
Lok, Jan †	Nederlando	ora	1970
Blondeaux, André †	Francio	arĝenta	1971
Ritterspach, Gernot †	FR Germanio	arĝenta	1971
		ora	1990
Zupanić, Josip †	Jugoslavio	arĝenta	1971
Christoffersen, Johannes †	Danio	arĝenta	1973
Walder, Otto †	Svislando	ora	1974
Kruse, Elfriede	FR Germanio	ora	1975
Bengtsson, Harry	Svedio	bronza	1976

Barks, Horace †	Britio	arĝenta	1977
van Leeuwen, Willem	Nederlando	ora	1979
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	arĝenta	1981
D-ro Bácskai, István	Hungario	ora	1982
Sredić, Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig, Heinz Dieter	FR Germanio	ora	1988
Robiolle, Pierre	Francio	ora	1994

Honora Patrona Komitato de IFEF

1970	D-ro Schlesser, Emile †	Luksemburgo	Ĝenerala prez. de FISAIC
	I.A.Pahin	Francio	Prezidanto de UAICF
	Ceci, Pasquale	Italio	Direktoro de Dopolavoro Ferroviario, Bologna
1971	Inĝ. Rödönyi, Karoly	Hungario	Unua Anstataŭanto de la Ministro por Poŝto kaj Trafiko
1972	D-ro inĝ. Azzi, Giordano	Italio	Honora Membro de UEA, prezidanto de Itala Esp.-Federacio
1977	D-rino Boulton, Marjorie	Britio	Universitato Oxford
1987	Inĝ. Rodak, Aleksander	Pollando	Ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice

Kiel fervojisto ĉe la Japana Esperanto-Kongreso en Tokio 1994

Rakontas Heinz SCHINDLER, Schwelm, Germanio

Jam en 1965 dum la Universala Esperanto-Kongreso en Tokio mi veturis kun la tiam tute nova Tokaido-ekspreso al Kioto kaj uzis kelkfoje la urban fervojan reton en Tokio. Ekde tiam mi havis kelkajn japanajn Esperanto-geamikojn, kun kiuj mi korespondis, kaj kiuj vizitis nin en nia hejmo. Ekzemple Kazue Audibert (Sugawara), kiu en 1969 estis 5-foje ĉe ni, dume ŝi vizitis 20 eŭropajn landojn per fervojo kun Eŭrail-pasporto. 1970 dum nia unua vojaĝo ĉirkaŭ la mondo, mia edzino kaj mi renkontiĝis en Tokio kun 9 el niaj japanaj Esperanto-geamikoj.

Intertempe ni havis multajn kontaktojn kun ĉarmaj japanaj esperantistoj dum kongresoj, privataj vojaĝoj aŭ en nia urbo Schwelm, ke mi havis la deziron denove viziti la belan landon Japanio.

Nun mi akceptis la inviton de Keiko Sanpei el Sendai, kiun ni kiel ŝian amikinon Kimie Markarian (Ozawa) konas ekde la UK en Budapest 1966. La 10an de oktobro 1994 mi flugis per Lufthansa de Düsseldorf trans Frankfurt al Tokio. Ŝigeko Oba antaŭmendis ĉambron por mi en la Washington-hotelo en Shinjuku kaj informis min veni tien de la flughaveno. Kun Ŝigeko kaj Atsuo Oba mi vizitis 2 kunvenojn de Esperanto-grupoj en Tokio, kaj unu sinjorino el la grupo akompanis min dum vizito de la templo en Asakusa. Sed antaŭe mi jam prizorgis la en Germanio pagitan Japan-Rail-Pasporton kaj faris sola ekskursojn fervoje kaj piede en Tokio. Kiam oni povas legi la urbomapon kaj la planojn de la fervoja kaj subterfervoja retoj, estas tio facila, ĉar ja la nomoj de la stacioj kaj la informoj pri la kajoj estas skribitaj ankaŭ per latinaj literoj. Ekde la 15a de oktobro mi faris tagekskursojn per la Shinkansen-ekspres-trajnoj kaj mi admiris la bonan zorgon por la pasaĝeroj. Jam sur la kajo estas precize indikita, kie estas la eniro en la vagonon, por kiu mi antaŭe prizorgis la sidlokbileton, ekzempe vagono 8 por nefumantoj. En Kioto mi vizitis la famajn templojn Sanjusangendo, Kiumizu kaj Kinkaku-ji. La 16an mi havis la feliĉon vidi la belegan procesion okaze de la Nagoja-festo, kiu daŭris 3 horojn, dum kiuj mi kun ĝojo rigardis la kelkmil belege kostumitajn partoprenantojn, la multajn orkestrojn kaj la bele ornamitajn festĉarojn. Poste mi vizitis la Nagoja-kastelon. La 17an mi

estis en Nikko, kie ankaŭ ĵus estis festo kun procesio en historiaj kostumoj. De la 18a ĝis la 21a mi restis ĉe la familio de Keiko en Sendai. Kun ŝi mi vizitis kunvenon de la Esperanto-grupo kaj aliajn esperantistojn en iliaj hejmoj. Krome mi faris ekskurson al la kuracloko Oni-koube en la norda montaro kaj al la pupmuzeo.

Komune ni veturis al Tokio por viziti la Japanan Esperanto-Kongreson la 22an kaj 23an de oktobro. Mi tre ĝojis, ke venis al la kongreso pli ol 500 prefere junaj homoj, inter ili multaj tre interesitaj komencantoj, kiuj ne timis la ofte altajn kostojn por la vojaĝo kaj tiel plu, por esti 2 tagojn en la amika rondo de la esperantistoj. Tial mi bone komprenas, ke 2 prelegoj kaj la teatraĵo estis en japana lingvo, ĉar tio estis grava por ili. Por mi estis tre interesaj la dis-kutadoj pri la problemoj kaj eblecoj de la japana Esperanto-junularo, kiujn mi ankaŭ konas el propraj spertoj kaj multaj paroladoj kun japanaj geamikoj. Kelkajn el tiuj problemoj mi retrovis en la libro "Sepdek-sep ŝlosiloj por la Japana ĉivilizacio", kiun mi aĉetis en la kongresejo laŭ rekomendo de Keiko. Ĉar mi rekte antaŭ la ekflugo al Japanio partoprenis ĉe la jarkunveno de la Germana Esperanta Fervojista Asocio en Lübeck, mi povis saluti la partoprenantojn de la Japana Esperanto-Kongreso laŭ komisio de nia prezidanto kaj honora prezidanto de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF), s-ro Giessner, en la nomo de ambaŭ organizaĵoj. La fervojistaj esperantistoj estas la plej granda fakorganizaĵo en Eŭropo. IFEF faras ĉiujare internaciajn kongresojn, kiuj daŭras 1 semajnon, kun 400-800 partoprenantoj. Dum en Germanio kaj Francio estas preskaŭ 500 membroj de IFEF, en Japanio kaj Ĉinio ankoraŭ estas nur proksimume 20.

La lastan tagon mi ankoraŭ rigardis la Meiji sanktejon, La Hibija-parkon kaj la Ginza. Ĉar mi dum mia restado en Japanio havis tiom da agrablaj kontaktoj kun japanaj geamikoj kaj ĉar estas tiel facile vojaĝi per la trajnoj, mi aliĝis jam por la venonta kongreso en Yokohama. Tiam mi volas aĉeti Japan Rail-Bileton por 3 semajnoj kaj viziti Japanion eble de la nordo ĝis la sudo.

Mi dankas al ĉiuj japanaj Esperanto-geamikoj, kun kiuj mi renkontiĝis kaj kiuj ĉiam estis tre afablaj. ■

Fakprelegoj dum la 47a kongreso

Jam estas vintra periodo dum kiu estas eble trankvile pripensadi temojn de fakprelegoj por la venonta kongreso. Mi uzas ĉi tiun eblecon kaj rememorigas miajn gekolegojn, kiuj aliĝis dum fakkunsido en Krems, ke ili preparu fakprelegon por la 47a IFEF-kongreso, eklaboru je via temo kaj ne forgesu sendi al mi rezulton de via laboro aŭ almenaŭ resumon.

Samtempe mi preparas enhavon de la Fervojfa-kaj kajeroj n-ro 4. Por ĝi mi serĉas taŭgajn artikolojn. Bonvolu ĉiuj, kiuj volas kontribui al interesa enhavo de la kvara numero sendi al mi vian verkon.

Mi deziras al vi multnombrajn ideojn kaj rapidan surpaperigadon.

Sekretario de Fake Aplika Sekcio de Faka Komisiono
Inĝ. Kovář Ladislav, Grégrova 44,
CZ-560 03 Česká Třebová.

Slovaka versio de LG IV preta

Slovakia fervojista sekcio havis bonŝancon, ke oni sukcesis doni laboron super la traduko de LG IV al oficiala institucio. Komence de 1994a marto la Transportministerio en Bratislava taskis al la Trafika Esplorinstituto en Žilina la pretigon de slovaka versio de LG IV. La laboron plenumis trikapa laborskipo tiel sukcese, ke komence de decembro estis al la slovaka transportministerio transdonita la datenaro enhavanta ĉefajn kaj fakajn kodnumerojn laŭ LG IV kaj slovakajn fakesprimojn. La datenaro estas vicigita kaj laŭ la ĉefaj kodnumeroj kaj laŭ la slovaka alfabeto. Ĉe la laboro estis eluzita ankaŭ la antaŭaj rezultoj de la traduklaboro de terminaraj laborantoj de FS SEA, precipe de d-rino Angela Sychrova, al kiu ankaŭ ĉivoje ni sincere dankas pro la farita laboro. Ĝis Pécs staras antaŭ Fejfi kaj Lucia la tasko aldoni al la datenaro Esperanton.

Fariĝu UEA-fakdelegito pri fervojoj

Proponoj de fervojaj specialistoj de la Monda Banko al ĉinaj fervojoj

La programo de teknika juĝ-studo pri la kosta efiko de la softvaraj programoj de la sesa grupo da monpruntoj de la Monda Banko al Ĉinio estas kunlabora programo inter ĉinaj kaj eksterlandaj famaj specialistoj pri fervojoj. La ĉina flanko konsistas el Oficejo pri fremd-kapitalo kaj Scienc-teknika sekcio de La Ĉina Fervoja Ministerio. La fremdlanda flanko - el specialistoj de la Monda Banko.

Studcelo de la programo estas fari sisteman analizon de la trapas-povo tra la fervojlinioj Beijing - Shanghai kaj Xiangfan - Chongqing per la metodo de teknika juĝo pri la kosta efiko, por trovi la vojon de la plej bona pligrandigo de la du linioj. Post la studado la ĉinaj kaj eksterlandaj specialistoj havas komunan opinion:

a) La transporta povo de la linioj Beijing - Shanghai kaj Xiangfan - Chongqing serioze ne povas adapti la bezonon de transporta kvanto, la linio Beijing - Shanghai devas esti konstruita per dua dutraka linio, kaj grandrapido estas ĝia plej ekonomia projekto.
b) La linio Xiangfan - Chongqing devas pligrandigi sian transport-povon per la rimedoj pri bonigo de tirforto, altigo de vagonar-pezo kaj radaksa ŝarĝo.

Eksterlandaj fervojaj specialistoj elmetis la proponojn pri altigo de fervoja transport-povo al Ĉina Fervoja Ministerio kaj la Monda Banko.

1. Projekto de grandrapida fervojo

1.1 Konstrui pasaĝer-trafikan specialan linion inter Beijing kaj Shanghai kun longeco de 1310 km kaj kun la plej granda rapido 300-350 km/h.
1.2 Funkciigi trajnojn kun la plej granda rapido de 250 km/h ĝis 300 km/h ekde ĉirkaŭ la jaro de 2000, sed komence 140-160 km/h.
1.3 Formi produkt-bazon de grandrapidaj movvagonaraj grupoj, bezonataj de la Beijing-Shanghai-a koridoro kaj aliaj grandrapidaj koridoroj en Ĉinio.
1.4 Starigi administran kaj kontrolan sistemon de grandrapidaj trajnoj.

2. Projekto de altporta povo

2.1 Ekspluati kaj produkti novtipajn lokomotivojn kaj ŝarĝ-vagonojn por adapti pez-ŝarĝan transporton.
2.2 Fortigi pontojn.
2.3 Fortigi liniojn.
2.4 Bonigi transportan planon kaj administradon de fervojoj.

Kun la proponoj de la specialistoj de la Monda Banko ĝiaj oficistoj montris ankaŭ la intencon de mon-prunta volo.

Han Zuwu, vicprezidanto
de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Duonhora veturfrekvenco al flughaveno (Vieno, Aŭstrio)

Ekde la 29a de majo ÖBB ofertas duonhoran veturfrekvencon al la flughaveno SCHWECHAT de Vieno, kiu ĝis nun nur funkciis per unuhora frekvenco. En la matenaj kaj la vesperaj denstrafikaj horoj pliiĝas la frekvenco. De lundo ĝis vendredo nun funkcias 74 anstataŭ 52 trajnoj, sabate 65 anstataŭ 47 kaj dimanĉe 65 anstataŭ 40. La trajnunuoj estas disponeblaj sen kromaj investokostoj.

Ernst Quietensky

Eĉ en Finnlando

Citante Jyri Raivio en 'Helsingin Sanomat', 28.nov.1994:

'...La futuro estas rapida trajno por mez- kaj mallongaj vojaĝoj en Eŭropo, antaŭ ĉio en Britio kaj la kontinento. Se ĝi ne sukcesos venki la nunajn transportilojn – aviadilojn kaj pramŝipojn – kulpos la reklamistoj, kiuj estos nepre ŝanĝendaj...'.

(Sendis R.J.Milton, Kulosaaren Puistotie 38-1, FIN-00570 Helsinki, Finnlando)

Pli da "suko" por la Gotthard-linio

132 kV alttensia konduktilo Airolo-Göschenen
Nova arterio de fervoja trafiko eketendiĝas trans la monton Gotthard. La konstrulaboroj ĉe la 132000-volta konduktilo Airolo-Göschenen laŭplane progresas.

La unuaj aŭtunaj nebuloj estas envolvantaj la Gotthard-masivon. Malgraŭ tio en Motto Bartola laborista grupo estas streĉanta la kablojn de la nova supertera lineo. La vido estas ĝenata, sed la moderna maŝinekipaĵo kaj la radiofonoj permesas preskaŭ blinde labori. La vetero ĉi-jare estis tiel favora, ke rezultis tre bonvena antaŭiĝo kompare kun la "marŝtabelo".

81 novaj mastoj de supertera lineo
La nova 132-kV-konduktilo, 18,5 km longa, plikonkretiĝas. Nuntempe la kablokonduktilaj laboroj inter Airolo kaj la plej alta punkto de la Gotthard-pasejo estas en plena irado dum sur la alia flanko de la monto ĝis Göschenen (en la kantono Uri) estas betonitaj la mastaj fundamentoj. Tie la starigo de la latismastoj kaj la kablomuntado estas antaŭvidataj por la venonta jaro. Fine tie staros 81 latismastoj aŭ tubaj mastoj. Kelkaj el ili ankaŭ portos 380- kaj 50-kV-konduktilojn de la Aare-Tessin-Elektro-Kompanio (Atel). Cetere la nova alttensia konduktilo de SFF kelkloke krucigas la konduktilojn de Atel. Pluraj jam starantaj latismastoj pro tio bezonis plialtigon.

Longa burokratia vojo
Jam en la 70-aj jaroj la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SFF) decidis anstataŭi per supertera lineo kablojn laŭlonge de la trako inter la centraloj de Amsteg kaj Göschenen. La ĝisnunaj kabloj datumas parte jam de la jaro 1922 kaj estas de la tipo "Masiv-konduktiloj", izolitaj per oleo-sorbigita papero. La kabloj en la Gotthard-tunelo iras laŭlonge de la muro kaj jam estis anstataŭitaj en la 40-aj jaroj. Ili ĉefe tie estas endanĝerigataj de difektado per varpecoj, kiuj forŝoviĝas aŭ deŝiriĝas de la (vagon)kargo.

La projekto de la nova elektra konduktilo Ritom-Amsteg estis aprobita de la Federacia Oficejo por Trafiko (BAV) en la jaro 1983. El tiu decido rezultis protestoj kaj kontraŭprotestoj, kiuj parte aprobiĝis, sed daŭre prokrastigis la eklaboron. Fine SFF en la jaro 1989 povis prezenti denove peticion pri nova projekto, kiu konsideris la kondiĉojn de BAV. I.a. la SFF devigiĝis konstrui en precize difinitaj partoj komunan lineon kun Atel. Ekzemple en la regiono de la Gotthard-hospico. La efektivaj laboroj, per kiuj estas komisiitaj dekunu entreprenoj, komenciĝis en 1993.

"Duontempo" atingita
Laborado en tiel alta montaro estas ekstreme elspeziga, ankaŭ pro tio, ke la disponebla tempo estas ege limigita. La plej alte staranta masto troviĝas je alteco de 2200 m super la marnivelo, en regiono de Bäzberg super Andermatt, atingebla nur sur kruta, mallarĝa strateto. "Por atingi ĝin ĉi-printempe ni devis forigi neĝon kelkmetrojn altan", klarigas Pierre Loosli de la "Direkcio Elektro-Centraloj". "Ĉiu materialo transportiĝis per helikoptero kaj la kavoj por la fundamentoj bezonis eksplodigon per dinamito". Tie la laboro por tiu ĉi jaro estas finita. La latismastoj estos starigotaj en 1995. Por "travivi" sendamaĝe la rigoran vintron, la fundamentojn oni enpakis per resistkapablaj plasto-folioj.

Sur la suda flanko komenciĝis la 21an de julio la kablomuntado. (Sur ĉiu latismasto kvar konduktokabloj de SFF kaj tri de Atel). La kablojn oni haŭlas helpe de elektronike stiritaj maŝinoj. La alttensia konduktilo, kostotaksita je 34 milionoj da CHF, ekfunkcios en la jaro 1996. Ĝi garantios la laborpovon en kazo de necesa haltigo de unuopaj elektro-centralaj maŝingrupoj en la regiono Tessin (Ticino). Se oni nuntempe devus komplete malfunkciigi la Elektran Centralon Ritom de SFF, necesus trajnpezo-redukto. - Netenebla situacio, kiu fine malaperos.

(Aktuala artikolo el "SBB- Zeitung" (SFF- gazeto) de Paolo Pellanda - tradukita el la germana: ge).

FERVOJA KORESPONDA SERVO
S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61,
I-40128 BOLOGNA, Italio.

Ĉu rezolucio de UNESCO

Antaŭ kelka tempo la Esperanto-gazetaro vastvaste diskonigis la informon, ke la Ĝenerala Konferenco de UNESCO en novembro 1993 en Parizo akceptis denove rezolucion favore al Esperanto. Oni raportis, ke tio post Montevideo (1954) kaj Sofia (1985) estis la tria tiaspeca rezolucio.

Kiel oni povas legi en respektiva artikolo en "Heroldo de Esperanto" n-ro 10/94 de 1.7.94, verkita de Ĝian Ĉarlo Fighiera, tre konata kaj fidinda esperantisto, tiu informo ne donas la verajn faktojn. Ĉar certe multaj IFEF-anoj legis tiun malĝustan raporton, ni jen ekstrakte publikigas la verajn faktojn.

Ĉi tiu korektaĵo baziĝas sur du oficialaj skribaj respondoj, kiujn Fighiera ricevis. En la unua UNESCO mem sciigis, ke la 5a Komisiono de la Konferenco "notis" la projekton de rezolucio, prezentitan de Italio. En la dua respondo la Pariza Konstanta Reprezent-oficejo de Italio ĉe UNESCO skribis same kaj aldonis, ke "ne okazis formala voĉdono".

"Noti" en diplomatia lingvo signifas, konstati la ekziston de dokumento sen preni pozicion pri ĝi. Sekve oni ne diskutis ĝin kaj ne voĉdonis (nek favore, nek malfavore). La itala projekto ne eniris la tagordon de la konferenco, kiu pere de la protokoloj ricevis nur la informon, ke la 5a Komisiono "notis" la italan dokumenton. La "noto" tamen esprimis, ke "la Ĝenerala Direktoro apogas la proponon principe kaj faros sian eblon por doni al ĝi sekvon..."

Certe estas rekomendinde konservi la resp. numeron de "Heroldo". Fighiera aldonas: "Kvankam ne temas pri normala rezolucio de la Ĝenerala Konferenco, la tuta afero estas sendube por Esperanto signifa venko... la naciaj Esperanto-movadoj, kunordigitaj de UEA, nun devos konvinki la respektivajn naciajn UNESCO-komisionojn prezenti klarajn petojn cele al denova traktado".

J.Giessner

La rallarmuzeo en Finse (Norvegio)

La vere interesa fervojmuzeo en Hamar montras la "sunbrilflankon" de Norvega Ŝtata Fervojo.

Ankaŭ la streĉiguloj, la "rallaroj" ricevis sian meritan muzeon, kiu konstruiĝis en Finse ĉe - jes fakte en kaj sur - la "Bergenfervojo" Oslo-Bergen. Finse estas la en Nord-eŭropo plej alte situanta fervojstacio, 1222 metrojn super la maro.

La nomo "Rallare" devenas el la sveda lingvo, kaj havas en la norvega fervoj- kaj laborhistorio apartan signifon. Estas ĉi tiuj bravaj laboristoj kiuj travivis severajn labor- kaj vivkondiĉojn, kaj per simplaj laboriloj konstruis la fervojojn en Norvegio, kaj ankaŭ eminente partoprenis la industrikonstruadon.

La historio de la "rallaroj" certe nuntempe iĝis idilia kaj romantika kiel paŝtelbildo de "malkomplikeco, barbo kaj snuftabako". La fakto estas ke la vivo de la "rallaroj" estis peza laboro en konstanta danĝero; dum la konstruado de ĉiuj liniopartoj estis laboristoj kiuj, pro akcidentoj, perdis aŭ difektis al si piedojn aŭ brakojn - jes kelkaj pereis.

La kaŭzo de la konstruado de la rallarmuzeo, kompreneble estas la streĉiga laboro de la konstruado de fervojo en ĉi tiu speciale senŝirma altmontara parto de la "Bergenfervojo", kaj precipe impona estas la distanco inter la stacioj Uppsete kaj Haugastøl. Ĉi tie okazis la kolektado de materialo, laboriloj kaj historio. La rallarmuzeo inaŭguriĝis la 7an de aprilo 1990. Troviĝas en ĝi multe da kolektita malnova materialo, kompleta kamparforĝejo, laboristdometo kaj ĝenerala informa kaj historia sekcio, en kiu la vizitantoj povas profundiĝi en la diversaj branĉoj de la fako de la "rallar". La rallarmuzeo vere valoras vizitadon!! Nun estas konstruita iom pli ol 10 kilometrojn longa tunelo okcidente de Finse, kaj oni esperas pligrandigi la rallarmuzeon per 50 kilometrojn longa "rallarfervojo" sur la superflua parto de la linio.

Odd Kolbrek

Nia fervojo (Ĉeĥa Respubliko)

El Tábor elkondukas unika fervoja linio tra interesa pejzaĝo al la banurbo Bechyně. Ĝi estas la unua elektrizita interurba fervojo en meza Eŭropo. (Ekzemple la linio en Aŭstria Mariazell estis elektrizita nur en la jaro 1911, do post 8 jaroj). Jam en naŭdekaj jaroj de la pasinta jarcento estas la urbo Bechyně konata pro sia baneja gastemigado kaj multaj memorindaĵoj. Tial ekestis kooperativo, kiu penadis pri fervoja interligo kun Tábor. En la jaro 1896 antaŭmetas la landa konsilisto Dostál al la landa parlamento la proponon de la fervoja kunigo. La unua projekto proponis vaporlokomotivojn kiel kutime en aliaj kazoj. En la sama tempo provas elektran trakcion ĉe fervojo la ĉeĥa "Edison" František Křižík. En la jaro 1898 la kooperativo decidas pri peto al la eltrovinto pretigi la projekton de la elektrizita linio. Sekvis komplikaj intertraktadoj kaj nur en aprilo 1902 oni subskribis la kontrakton. Sed anticipe en januaro oni elaĉetadis terpecojn por konstruo de la linio. Pro rapida antaŭeniro oni permesis faciligaĵojn - krutajn suprenirojn kaj grandajn kurbiĝojn de la trako, kiuj ĝis hodiaŭ malgrandigas ja rapidon de la trafiko. Tiel oni evitis konstrui grandajn pontojn kaj trafosaĵojn. Do necese estis nur konstrui elektran centrejon kaj ponton trans la riveron Lužnice - ambaŭ en Tábor. Por pli bona eluzo de la elektra centrejo oni produktis kurenton tage por lokomotivoj kaj nokte por prilumi la urbon. La ponto estis konstruita ŝtala kaj kunigata per nitoj. Laboro tiam daŭris nur 4 semajnojn. Super la trako kondukis (hodiaŭ ne plu videbla) duobla troleo pendigita en lignaj portaloj. La du unuaj lokomotivoj inaŭguris la trafikon la 21an de junio 1903 t.e. post unu kaj kvarono de jaro de post ekkonstruado.

Sed bedaŭrinde kiu volis vojaĝi ĝis Bechyně devis trairi piede pretendeman vojon tra profunda valo de Lužnice, antaŭ kiu staris la stacidomo. Nur en la jaro 1928 estis konstruita ŝtalbetona belulo, 50 metrojn super la nivelo Lužnice, kiu ebligis facile atingi la urbon. Baldaŭ kreskado de la trafiko devigis konstrui du pluajn lokomotivojn. Tiuj ĉi kvar maŝinoj servis daŭre ĝis la jaro 1939 - do 36 jarojn. Ja ĝis nun oni povas spekti la numeron "tri" okaze de la solenaj veturoj. Pli multe sufiĉis trafiki trajnojn per elektraj lokomotivoj. Nur en la jaroj 1953-55, kiam oni konstruis la armean flughavenon, oni uzis vapormaŝinojn. Tiam estis necesa atentema priservado de kaldrono. Akvo traverŝadis ĉe rapidaj ŝanĝoj de kliniĝo kaj tio povis kaŭzi grandan premon en la kaldrono kaj sekve eĉ eksplodon.

Pasintjare ni jam solenis la 90an datrevenon de ektrafikado. Vizitantoj de la solenaĵoj el Praha alveturis al Tábor per trajno kun vapormaŝino. Ĉi tie estis preparitaj por trarigardo multaj lokomotivoj - samtempaj kaj historiaj. Post la 9a komenciĝis programo antaŭ la perono de la linio. Aktoroj en tiamepokaj kostumoj prezentis la solenan ceremonion el la jaro 1903. Ili ripetis la elparolojn de tiamaj altranguloj. Poste oni envagoniĝis en la ekstran historian vagonaron kaj ripetiĝis tuta vojaĝo al Bechyně kaj reen laŭ la nuna. Okaze de ĉi tiuj solenaĵoj estis inaŭgurita nova monumento al la elstara eltrovinto Fr. Křižík en Bechyně.

Konkurenco de aŭtobusa trafiko kialigis ke estis necese pligrandigi rapidon de la vojaĝado. Tio ebligis antaŭ du jaroj la nova regularo kaj penega laboro de taboraj fervojistoj. Samtempe unu veturo inter la urboj daŭras ĉirkaŭ 48 minutojn. Sekve de tio akiris tiu ĉi linio pluajn pasaĝerojn.

Do ni kredu ke samtempa malprospero de la fervoja trafiko ne tuŝos tiun belegan trakon kaj ni povos festi pluajn datrevenojn.

Aldonaĵo: Laŭ la plej novaj informoj ekzistas streboj rekonstrui ordinaran tramon al la bezonoj de la fervoja trafiko. Oni antaŭvidas, ke la tramo bezonus preskaŭ nur duonon de tempo kaj ŝparus 30 procentojn da elektra energio.

František Benáh, Moskevská 2721,
CZ-39005 Tábor, Ĉeĥa Respubliko



Internacia TradukReto pere de Esperanto (TRE)

Aperis frukto de longa klopodado, kiu komenciĝis en 1987, nome Internacia Traduk-Reto pere de Esperanto, kaj per ĝi estas atingeblaj 20 lingvoj fare de 31 tradukistoj.

La reto celas pagatan tradukadon, kvankam senpaga tradukado estas ebla al kelkaj kulturaj kaj homamaj societoj.

Ĝi ne estas tre ampleksa, sed jam sufiĉe tia por provi sian efikecon.

Sed mankas kelkaj lingvoj, ekzemple internaj de Eŭropa Unio: la greka, la dana, la sveda. Cetere ankaŭ la japana. ITRE do serĉas tiulingvajn tradukantojn.

Dua manko, la reto povas traduki simplajn tekstojn, sed ne fakajn aŭ teknikajn, krom en kelkaj okazoj. Tamen, la tradukistoj eble povus profiti je subtena helpo de kelkaj spertaj esperantistoj, kiuj - ne dezirante partopreni la reton - tamen konsentus konsili.

Unua eldono de Adresaro aperis. Ĝi estas akirebla je prezo po 20 FRF aŭ 4 internaciaj respondkuponoj ĉe la kunordiganto, s-ro Daniel DURAND, Les Nids, F-49190 Saint Aubin de Luigne, tel + fakso +33 41 78 47 75, ĉe kiu ankaŭ haveblas pli da informoj. ■

Teleregata trafikilo

Depost oktobro 1994 funkcias en la flughaveno de Frankfurt (Germanio) nova konstruaĵo, la t.n. terminalo du. Tiu ĉi necesis pro la kreskanta flugtrafiko de pasaĝeroj kaj kargoj. Por transporti multnombrajn pasaĝerojn inter la terminalo unu kaj du, la instancoj rezignis pri la uzado de kutimaj aŭtobusoj. Oni konstruis sur pilastroj, altaj ĝis 17 m, superteran trafiklinion, unu veturvojon por ĉiu direkto. Sur ili trafikas po du kuplitaj aŭtobusoj sen ŝoforo kaj konduktoro. Pasaĝeroj el la Eŭropa Unio kaj el aliaj landoj estas separate transportataj. Por ili la pordoj malfermiĝas al diversaj direktoj. Ĉiu aŭtobuso povas transporti maksimume 120 personojn dum trafikpintaj horoj. Tiu aŭtomata trafikilo estas teleregata. Tiamaniere transitpasaĝeroj povas atingi korespondan aviadilon dum maksimume 45 minutoj.

W.Barnickel (Germanio)

Invito al TUTA '95

Ĉiuj turistemuloj estas kore invititaj al jam 17aj Turismaj Tagoj TUTA '95, kiuj okazos en Žilina kaj ties montara regiono ek de la 30a de julio ĝis la 5a de aŭgusto 1995. Pluajn informojn kaj aliĝilojn oni povas peti ĉe inĝ. Juraj Gondžur, Levočeka 3, SK-01008 ŽILINA.

Nova kvalito en trafiko

Tiel nomiĝas temo de la 1a internacia scienca konferenco de Trafikfakultato de Jan Perner de Universitato Pardubice, kiu estos aranĝata dum la tagoj 19a ĝis 21a de septembro 1995 en Pardubice (Ĉeĥa Respubliko).

Temoj de unuopaj preleggrupoj estas:

- Internacia signifo de trafiko; trafiko kaj vivmedio
- Persona trafiko, integritaj trafiksistemoj
- Vartrafiko, kombinita trafiko
- Teknika bazo de trafiko, trafika infrastrukturo kaj trafikiloj
- Informsistemoj kaj regulado de trafiko

La konferenco estas preparata omaĝe al la 150jara datreveno de ekfunkciigo de fervojlinio Olomouc - Praha kaj 150jara datreveno de morto de Jan Perner. Inter laborlingvoj dum la konferenco estos uzata ankaŭ Esperanto.

Seriozaj interesuloj pri prelegado bonvolu aliĝi por detalaj informoj ĉe Inĝ. Polák Ždeněk, CZ-561 25 Rudoltice 95.

Inĝ. Kovář Ladislav

Fariĝu UEA-fakdelegito pri fervojoj

Forpasoj

Kun granda malĝojo ni ricevis la informon, ke la 14an de decembro forpasis en Hamar (N)

s-ino Gunvor ENGEN,

edzino de la prezidanto de IFEF, s-ro Per Engen.

Kvankam ne plene konvinkita esperantisto s-ino Gunvor fidele akompanis sian edzon dum ties multaj kaj multjaraj vojaĝoj kaj agadoj per Esperanto. Perfekta gastiganto kaj ĉiam ĉarma kaj vigla societa centro ŝi helpis al la prestiĝo de IFEF kaj Esperanto.

Nekuracebla malsano tro, tro frue forrabis ŝin de niaj vicoj, kaj al nia prezidanto ni varme kondolencas kaj deziras forton kaj iom-post-ioman konsolon dum pluaj jaroj de serioza laboro por nia komuna afero.

IFEF

Tre proksime al sia 70jara datreveno subite mortis en Belgio

s-ro Leo De BRUYNE,

merita staciestro kun longa kariero malantaŭ si en Esperantujo. Li kunfondis BEFAn, viglis tie, gvidis karavanojn, agis en Monda Turismo kaj dum la jaroj 1990-93 vivis en Pollando.

Dum la IFK en Krems ni spertis por la lasta fojo lian vervon kaj ideriĉon, kaj tie li proponis fondi videofilman servon.

IFEF

Niaj jarkunvenoj

Okazintaj:

Pollando
30.9. - 2.10.1994 okazis la 11a Kongreso de Polaj Fervojistoj-Esperantistoj en Ustroń-Jaszowiec.

Rumanio
2.9. - 4.9.1994 okazis REFA-jarkunveno en Predeal. Raporton vidu en IF 1994.6.

Germanio
07-09.10.1994 okazis GEFA-jarkunveno en nordgermana urbo Lübeck.

Aŭstrio
15.10.94 okazis en Salzburg AFEF-jarkunveno kun partopreno de gastoj el Hungario (IFEF-Vp), Francio, Ĉeĥa Respubliko, Pollando kaj Germanio.

Okazontaj:

Francio
31.03. - 05.04.1995: FFEA-jarkunveno en vilaĝo ALBE en feria vilaĝo por familioj meze de arbaro 20 km de Sélestat (regiono Alzaco).

Danio
01.04. - 02.04.1995: DEFA-jarkunveno kadre de la Dana Esperanto-Jarkongreso en Næstved.

Germanio
La 39a jarkunveno de GEFA okazos 06.-08.10. 1995 en urbo Zwickau (Saksujo). Informoj ĉe Claudia Trochold, Klein Grönland 9, D-08468 Reichenbach (Vogtl). ■

La unua Esperanto-monumento

En nia antaŭa numero ni menciis la plej nordan ZEOn (IF 1994.6 paĝo 86). Jen mallonge pri la **unua**.

Ĝi estis feste inaŭgurita la 1an de junio 1914 en la tiam aŭstra-hungara urbo Franzensbad (nuna ĉeĥa Františkovy Lázně) laŭ iniciato de la bavara fervojisto-esperantisto Jacob HECTL. Ĝi estis kvar metrojn alta kaj imponis en tiea parko.

Bedaŭrinde jam en 1938 la nazia armeo komplete detruis la monumenton.

Certaj klopodoj restarigi ĝin aŭ starigi memorŝtonon pri ĝi ĝis nun ne sukcesis.

(Parte laŭ germanlingva artikolo en 'Bulteno' de AFEF)

Korekto

En IF n-ro 1994.6 sur paĝo 87 troviĝas artikolo pri nova antaŭenpuŝo en Rumanio. Plej grava persono de la priskribita aranĝo estis la rumana ministro pri transporto dipl.inĝ. **NOVAK Aurel**. Foto montris lin ĉirkaŭitan de ĉiaj gravuloj. Redaktora malsaĝo - la sole akceptebla klarigo - tamen ellasis el la fototeksto la ministran nomon. Tial ni kune kun nia granda pardonpeto jen reaperigas la foton.



De maldekstre: E.Tudorache, vicprezidanto de REFA, M.Stefan (iom kaŝita), prez. de REFA, ĝen. dir. I.V.Leancu, gvidanto de rumana FI-SAIC-sekcio, **ministro pri transporto, dipl.inĝ. A. Novak,** J.Giessner, hon.-prez. de IFEF

Kultura Semajno

en Plan di Val Gardena, Italio

En la 'Alpa Domo' de DLF-Bologna en Plan di Val Gardena (Bolzano) okazis de la 10a ĝis la 17a de septembro 1994 Kultura Semajno, organizita de Dopolavoro Ferroviario (Libertempa Fervojista Organizo).

Ĝin partoprenis ĉiuj grupoj de la Kultura Sekcio, kunordigitaj de la kultura skabeno de DLF, Valeria Mucciarelli.

IFEA-estraranoj Romano Bolognesi kaj Sergio Negroni multe laboris por la sukceso de tiu bela manifestacio.

Ĉe la Kultura Domo de Plan di Val Gardena ili okazigis esperantan kaj filatelan ekspozicion per kolekto da poŝtmarkoj kaj poŝtstampoj, inter kiuj ĉiuj poŝtstampoj de la 46 ĝisnunaj IFEF-kongresoj.

Vespere okazis konferencoj diverstemaj, pri Esperanto ĉefe rapida Esperantokurso.

En la Kultura Domo kaj en la preĝejo de Plan okazis koncertoj de la koruso "Jacopo de Bologna", kiu kunkantis Esperantlingve kun la loka koruso "Sasslong".

■

INTERNACIA FERVOJISTO
1995.1
47a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Åderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel + fakso +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 20.02.1994

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S